P.L.L."LOT" Kwiecień 1938 r. Nr.1.

MIESIĘCZNY PRZEGLĄD
KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Wielka Brytania.

Dnia 8-go marca 1938 r. został opublikowany Blue Book na podstawie raportu specjalnej komisji, której przewodniczącym był lord Cadman. Raport ten zawiera cały szereg poważnych zarzutów pod adresem Imperial Airways. Za stan obecny czyni on solidarnie odpowiedzialnymi Imperial Airways i Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Powietrza, w którego rękach spoczywa kontrola nad działalnością przedsiębiorstwa Imperial Airways. Raport żąda reorganizacji całego lotnictwa cywilnego. Sprawa Imperial Airways weszła na widownię zainteresowań Rządu,parlamanetu i społeczeństwa brytyjskiego przed niespełna rokiem z powodu na pozór błahego nieporozumienia pomiędzy Dyrekcją,a grupą pilotów. Dziś stała się ona sprawą publiczną a nawet kwestią prestiżu narodowego.

Do najważniejszych zarzutów należy zaliczyć fakt,iż Anglia zmuszona jest oddawać swą własną pocztę do przewozu obcym Towarzystwom Lotniczym, a mianowicie: Swissair - do Szwajcarii, Sabena - do Belgii, lecz przede wszystkim poważną jest sprawa poczty na Południowym Atlantyku, gdzie angielski Zarząd pocztowy zapłacił w r.b. około Ł.100.000 towarzystwu Air France i Deutsche Lufthansa. Ponadto zarzuca się Imperial Airways brak rozwoju, gdyż wykonywa ona rocznie obecnie mniejszą ilość kilometrów, niż 14 lat temu.

Rząd Brytyjski zajął stanowisko zgodne z konkluzjami raportu Cadmana, a mianowicie: 78

- subwencja roczna dla lotnictwa komunikacyjnego zostanie podwyższona dwukrotnie z Ł.1.500.000.- na Ł.3.000.000.-
- Rząd obiecuje przeorganizować Dyrekcję Imperial Airways,odnowić sprzęt lotniczy i wydatnie polepszyć instalację przyziemi Wielkiej Brytanii i na liniach Imperium,
- zreorganizować Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego,zapewniając udział ludzi kompetentnych i pełnych inicjatywy,
- wziąć pod uwagę propozycję stworzenia Podsekretariatu Stanu dla spraw Lotnictwa Cywilnego,
- akceptuje projekt podziału linii pomiędzy Imperial Airways i British Airways /Imperial tylko imperialne, a British europejskie,jak również Afrykę Zachodnią i Amerykę Południową.

U.S.A.

Lotnictwo handlowe Stanów Zjednoczonych przeżywa ciężki kryzys. Wbrew przypuszczeniom, okazało się bowiem, iż nie jest ono w stanie prowadzić eksploatacji linii bez subwencji, opierając się tylko na przewozach pocztowych i prywatnych. Stało się to w dużej mierze z winy samych towarzystw, które ze względów konkurencyjnych obniżyły ceny przewozów pocztowych. Koszt wykonania jednej mili wynosił w r.1937 średnio $0,557 a przynosił tylko $ 0,543 - rezultatem tej różnicy był deficyt, który za r.1937 wyniósł ca $ 3.000.000 Władze nadzorcze lotnictwa cywilnego zwrócą w b.r. baczną uwagę na wyeliminowanie zbytniej konkurencji i położą specjylny nacisk na rewizję umów pocztowych, jako najważniejszych dla rozwoju linii.

Atlantyk Północny.

Sytuacja polityczna. Kwestia eksploatacji linii przez Atlantyk Północny została skomplikowana od samego zarania przez Imperial Airways. Towarzystwo to bowiem chciało do spółki z Pan American Airlines stworzyć sobie monopol drogi północnej i odmawiało za pośrednictwem władz wszelkich koncesyj innym towarzystwom na wykorzystanie baz w Irlandii i N. FundlandiiDzięki temu powstał pool francusko-niemiecki W bieżącym roku stan ten jednak uległ zmianie. Imperial Airways poczuło się mniej pewne /po raporcie Cadmana/, tak iż Air France Transatlantique udało się uzyskać prawo na korzystanie z przyziemia w Irlandii i N.Fundlandii. Sytuacja stała się tym trudniejsza, iż równocześnie w U.S.A. powstała konkurencja dla Pan American Airlines, a mianowicie American Export Airlines otrzymało prawo dokonania pierwszych przelotów. Towarzystwo to ma specjalne poparcie amerykańskiej marynarki handlowej i rozporządza całą jej organizacją handlową. Nic dziwnego więc, że Pan American Airlines śpieszy się, by już w bieżącym roku otworzyć regularną komunikację pocztową. Tu właśnie występuje trudność - Imperial Airways nie jest jeszcze technicznie przygotowane, natomiast przygotowana jest do przelotów Deutsche Lufthansa towarzystwo poolu konkurencyjnego. Zaznaczyć tu należy, iż koncesje na dolatywanie do USA są w bieżącym roku specjalnie łatwo dawane, dzięki niechęci do Pan American Airlines. Koncesje takie zostały już udzielone państwom, które postarały się o to, mimo iż technicznie bynajmniej jeszcze nie wszystkie są przygotowane do przelotów przez Atlantyk, a mianowicie: Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Italia, Dania, Norwegia, Szwecja, Kanada i Unia Południowo-Afrykańsk

Dalsze refleksje o sytuacji na Atlantyku czerpiemy z odczytu pod tytułem "Paryż - New York jutro ..." p.A.Caquot, wysokiego urzędnika Ministerstwa Lotnictwa francuskiego.

Ponieważ powierzchnia naszego globu pokryta jest w większej części przez morza i oceany, nad nimi zatem rozciągać się będzie większość sieci komunikacji lotniczej, z chwilą, gdy

stanie się ona bardziej ogólną.

Pokonano po kolei kanał La Manche, Morze Śródziemne, Atlantyk Południowy, Pacyfik, a teraz przyszła kolej na Atlantyk Północny, który jest najtrudniejszy.

Sytuacja ekonomiczna. Wzajemna zależność Europy i Ameryki Północnej uwydatnia się przez intensywność wymiany pomiędzy tymi dwoma kontynentami. Intensywność ta jest nadzwyczajna Francja np. importuje przeszło za 3 miliardy franków ze Stanów Zjednoczonych, dlatego też na tym szlaku znajdują się największe i najpiękniejsze okręty świata np. rekordowa Normandia, która kosztowała przeszło 1 miliard franków. Na tym uprzywilejowanym szlaku wszystkie morskie państwa robiły sobie konkurencję, fatalną dla równowagi finansowej przewozów, lecz obecnie powoli przychodzą do porozumienia. Należy sądzić, że podobnie stanie się z komunikacją lotniczą. W każdym razie jest rzeczą pewną, iż ta intensywność wymiany wszelkiego rodzaju, a przede wszystkim pasażerów i poczty /około 3.500 kg dziennie w każdym kierunku/jest warunkiem ogromnie korzystnym dla linij lotniczych, które dzięki swej szybkości powiększą jeszcze przewozy.

Sytuacja geograficzna jest za to specjalnie trudna przy dzisiejszym stanie techniki. Z Paryża do New Yorku jest 6.000 km. Przelot bezpośredni ponad Oceanem może zostać zredukowany do 3.600 km, jeżeli się obierze drogę przez Brest do Nowej Fundlandii, a do 3.100 przez Irlandię. Jednak wszelkie międzylądowania zmniejszają bardzo skuteczność transportu, jak również i bezpieczeństwo, zwłaszcza w wyżej wymienionych miejscach. Droga południowa przez Azory jest dłuższa o 800 km i posiada jeden odcinek morski .000 km . Droga przez Azory - Bermudy jest dłuższa o 1800 od najkrótszej drogi po wielkim kole.

Sytuacja meteorologiczna jest bardzo trudna. Na strefie przelotu po linii najkrótszej zdarzają się jedne z największych zaburzeń atmosferycznych na kuli ziemskiej, ścierają się tu prądy ciepłe, pochodzenia równikowego, z powietrzem, oziębionym przez góry lodowe, które schodzą właśnie aż do Nowej Fundlandii. Ponadto w niektórych porach roku dzięki kondensacji tworzy się bardzo gęsta mgła. Należy się więc liczyć z dużymi wstrząsami atmosfery i trudnościami nawigacyjnymi.

Czas przelotu i jego wpływ na obciążenie i bezpieczeństwo.
W lotnictwie bezpieczeństwo zależy w wielkiej mierze od czasu przelotu. Im jest on krótszy, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo zmian atmosferycznych, tym krócej aparat jest poddany zaburzeniom i tym nawigacja jest pewniejsza.
Z drugiej znów strony eksploatacja linii podlega również zasadniczo wpływom czasu. Do 12 godzin przelotu wystarcza zapewnić pasażerowi możność małego spaceru i wygodny fotel.

Przy dłuższym przelocie należy przewidzieć miejsca sypialne, co zmniejsza ogromnie obciążenie płatne, nie mówiąc już o konieczności zabrania innego ekwipunku.

Stąd wynika, iż szybkość handlowa musi być bliska 500 km/g. Szybkość ta osiągalna z punktu widzenia rozwoju siły motorów i doskonałości płatowca jest niemożliwa do utrzymania na małej wysokości, ze względu na wytrzymałość płatowca i komfort pasażerów w powietrzu zaburzonym. Ponadto występuje tu niebezpieczeństwo obmarzania.

Otóż te wszystkie ujemne cechy przelotu znikają przy locie na wielkich wysokościach. Zyska również na tym regularność dzięki mniejszemu wpływowi wiatrów. Ponadto ponieważ na wielkich wysokościach atmosfera jest stale czysta, możliwa jest nawigacja astronomiczna, co zapewnia samolotowi własne życie, niezależnie od prowadzenia z ziemi, eliminuje możliwość zderzenia. Pozostanie więc jedynie urządzenie przyziemi stref startu i lądowania.

Po zbadaniu obecnych możliwości technicznych doby obecnej, p.Caquot stwierdza, iż najracjonalniejszą jednostką na Atlantyku Północnym jest dziś wodnopłat 50 tonnowy, posiadający kabinę hermetyczną i o stałym ciśnieniu, startujący nie o własnej mocy, lecz za pomocą 250 metrowej katapulty. Dla Francji jest przewidywaną do tego celu baza dla wodnopłatowców w Trappes pod Paryżem, gdyż eksploatacja innej bazy np.Biscarosse wydaje się nonsensem, jako strata czasu zupełnie nieproporcjonalna do trwania całej podróży.

Atlantyk Południowy

Oprócz wiadomości, iż Air France otworzy w b.r. odcinek Dakar-Natal dla pasażerów, co będzie ostatnim ogniwem w przewozie pasażerów dookoła świata, ciekawą jest również rzeczą, że - eksploatacja tego szlaku przez wiele lat pierwszy raz w roku zeszłym dała wyniki, zbliżające linię do opłacalności bezwzględnej, a mianowicie: Air France zainkasowało 67 milionów franków za przewóz samej poczty. Otóż koszty eksploatacji linii przez Atlantyk Południowy były podawane na 80 milionów franków. Jeśli więc się doda przypuszczalny wpływ za inne przewozy na linii do Santiago to być może iż zrównoważą one wydatki. Te wyniki przyciągnęły momentalnie inne towarzystwa, a mianowicie: Ala Littoria, która otworzy linię już w r.1938, British Airways /dokonywa studia/, K.L.M., które aczkolwiek nie zapowiedziało jakichś specjalnych kroków, rozwija znacząco swe linie w Gujanie i zaangażowało ostatnio niemieckiego pilota-specjalistę od lotów przez Atlantyk Południowy. W każdym razie już dziś stwierdzić można, iż pod wpływem wzrastającego nacjonalizmu Brazylia poweźmie przypuszczalnie w niedługim czasie decyzje, mogące utrudnić dostęp do jej brzegów europejskim towarzystwom lotniczym.

Bardzo charakterystyczny jest sposób podejścia Włochów do sprawy eksploatacji linii przez Atlantyk Południowy. Najpierw rekordowy raid trzech maszyn, z których jedną prowadzi syn szefa Rządu i dyktatora. Potem raid Stoppaniego, w którym pada jeden światowy rekord. Wreszcie pierwszy techniczny przelot maszyny komunikacyjnej, w którym bierze udział prezes Rady Nadzorczej narodowego tow. Ala Littoria, p.Umberto Klinger. Wodnopłatowiec Cant Z.506 osiągnął Rio de Janeiro, zatrzymując się tylko cztery razy: Cagliari, Bathurst, Natal i Santos. P.Klinger wraz z obecnym na miejscu już od pewnego czasu dyrektorem Ala Littorii p.Venturini założyli przy wydatnej pomocy miejscowego włoskiego kapitału włosko-brazyliskie towarzystwo komunikacji lotniczej pod nazwą "Corparacion Sud Americana de Aviacion". Suskrybcja dała już w pierwszych dniach 10 milionów pesetów. Towarzystwo to będzie oblatywać na samolotach włoskich linie, idące z Buenos-Aires do Rio de Janeiro, Assomption, La Paz i Patagonii. Specjalna uwaga zostanie zwrócona na połączenia większych skupisk włoskich.

Towarzystwo Ala Littoria naśladuje tu niemieckie towarzystwo Deutsche Lufthansa, które przed laty założyło w Południowej Ameryce tow. "Condor" i "Scadta", uzyskując w ten sposób naturalną podbudowę swej linii atlantyckiej, a równocześnie stwarza sobie nowe możliwości ekspansji, podtrzymując swą emigrację. /Zał. Zestawienie Lotów Próbnych -1937r./

Sytuacja na Bliskim Wschodzie.

Przez Bliski Wschód a w szczególności przez Bagdad przechodzą dziś linie imperialne trzech towarzystw:

Angielskie	Imperial Airways	Londyn-Singapore-Brisbane
Francuskie	Air France	Paryż-Hanoi i Sajgon
Holenderskie	K.L.M.	Amsterdam-Batavia

Towarzystwa te, będąc zainteresowane dalszymi celami, nie szukają ekspansji na Bliskim Wschodzie, natomiast na tym terenie są zainteresowane inne Towarzystwa:

Niemieckie	DLH	Berlin-Bagdad-Teheran /wkrótce Kabul/
Włoskie	Ala Littoria	Rzym-Haifa / wkrótce Bagdad-Basrah
Polskie	Lot	Warszawa-Lydda

Ponadto drobne miejscowe towarzystwa, utrzymujące linie dolotowe:

Państwowe Irańskie Linie Lotnicze	Teheran-Kermanshah-Bagdad
Misr Airlines	Alexandria, Cypr, Beiruth, Bagdad
Palestine Airways	Lydda-Haifa-Beiruth

Specjalnie interesującym jest tu połączenie Damaszku z Bagdadem, Teheranem i Kabulem ze względu na brak jakiejkolwiek innej dogodnej komunikacji konkurencyjnej.

Należy tu podkreślić niesłychanie szybkie rozbudowanie wschodniej linii Lufthansy, która dopiero w zeszłym roku doszła do Aten, na początku bieżącego roku otworzyła pocztową linię do Bagdadu, a dziś już pasażersko-pocztową do Teheranu z zapowiedzią bliskiego jej przedłużenia do Kabulu.

Jeżeli się przypomni, iż w Chinach od dawna już istnieje niemiecko-chińskie towarzystwo Eurasia Corparation i zeszłoroczne przeloty Dyrektora Lufthansy von Gablenza ponad Pamirem, to musimy dojść do przekonania, iż wkrótce cała linia do Chin zostanie zrealizowana.

Amsterdam-Batawia

Linia ta długości 14500 km jest obsługiwana przez Koninklijke Luchtvaart My /KLM/ trzy razy tygodniowo w każdym kierunku, w ten sposób iż ten sam samolot i ta sama załoga lecą z Amsterdamu do Batawii i z powrotem z kilkudniowym tylko odpoczynkiem w Bandoeng. Dowiedziono, iż ta intensywna eksploatacja nie ma złego wpływu ani na sprzęt, ani na obsługę. Na lotniskach pośrednich znajdują się tylko akcesoria, lecz nie ma nigdzie ani poważnych magazynów części zamiennych, ani też samolotów rezerwowych.

Trzy razy w tygodniu pięć i pół dnia lotu, 14500 km linii obsłużone tylko 11 Douglasami DC 3 - oto jest przykład osiągnięcia maksimum rezultatów przy minimum wydatków. Jest to jednak możliwe tylko na liniach dalekobieżnych t.j.takich, na których komunikacja lotnicza wykazuje w pełni swoje zalety.

P.L.L."LOT" Warszawa,ul.Nowogrodzka 49
Tel:5-63-60 wewn.Wydz.Studiów 994
Wydz.Propagandy 995